

Adroddiad ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Gorffennaf 2025



Senedd Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl. Mae'r Senedd, fel y'i gelwir, yn deddfu ar gyfer Cymru, yn cytuno ar drethi yng Nghymru, ac yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Senedd:
www.senedd.cymru/SeneddDCC

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad
Senedd Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1SN

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddDCC@senedd.cymru**
X: **@SeneddDCC**

© **Hawlfraint Comisiwn y Senedd 2025**

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difrïol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn y Senedd sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Adroddiad ar y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Gorffennaf 2025



Am y Pwyllgor

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 26 Mai 2021.

Ceir ei gylch gwaith yn www.senedd.cymru/SeneddDCC

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



Cadeirydd y Pwyllgor:

Mike Hedges AS

Llafur Cymru



Alun Davies AS

Llafur Cymru



Samuel Kurtz AS

Ceidwadwyr Cymreig



Adam Price AS

Plaid Cymru

Cynnwys

1. Cyflwyniad.....	5
Diben y Bil	5
Cylch gorchwyl y Pwyllgor.....	6
2. Cymhwysedd deddfwriaethol.....	7
Ein barn ni	8
3. Sylwadau cyffredinol	10
Datblygu'r Bil a'r angen amdano.....	10
Materion cyffredinol.....	12
Cydbwysedd rhwng y manylion ar wyneb y Bil a phwerau dirprwyedig	13
Ein barn ni	15
4. Arsylwadau penodol	17
Rhan 1 o'r Bil	17
Adran 3 – ystyr “gwasanaeth bysiau lleol hyblyg” a “gwasanaeth bysiau lleol safonol”	17
Adran 4 – Dyletswydd Gweinidogion Cymru i roi sylw i amcanion.....	19
Ein barn ni.....	22
Rhan 2 o'r Bil	22
Adran 5 – gwasanaethau bysiau lleol: dyletswyddau craidd	22
Adrannau 6 i 8 – Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru	23
Adran 10 – pŵer i wneud darpariaeth atodol ynghylch contractau gwasanaeth bysiau lleol.....	25
Adrannau 13 i 15 – trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol	25
Adran 17 – Gweinidogion Cymru yn darparu gwasanaethau bysiau lleol	27
Ein barn ni.....	28

Rhan 3 o'r Bil.....	30
Adran 21 – cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol.....	30
Adran 23 – gorfodi'r cyfyngiad	31
Ein barn ni.....	32
Rhan 4 o'r Bil.....	33
Adran 25 – darparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru gan weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr at ddibenion swyddogaethau o dan Ran 2 neu 3.....	33
Adran 26 – darparu gwybodaeth am seilwaith a materion eraill penodol i Weinidogion Cymru gan awdurdodau lleol a chynghorau cymuned at ddibenion swyddogaethau o dan Ran 2.....	34
Adrannau 27 a 28 – sicrhau bod gwybodaeth yn cael ei rhoi i'r cyhoedd	34
Adran 30 – gorfodi gofynion gwybodaeth.....	35
Ein barn ni.....	37
Rhan 6 o'r Bil.....	38
Adran 35 – Cymhwyso Rheoliadau TUPE	38
Darpariaethau cyffredinol	40
Ein barn ni.....	41
Apelau.....	41
Ein barn ni.....	42
Masnachfreinio	42
Ein barn ni.....	43

1. Cyflwyniad

Ar 31 Mawrth 2025, cyflwynodd Ken Skates AS, Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru (Ysgrifennydd y Cabinet), Fil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)¹ (y Bil), a'r Memorandwm Esboniadol² sy'n cyd-fynd ag ef.

1. Cyhoeddwyd hefyd Ddatganiad o Fwriad Polisi ar gyfer is-ddeddfwriaeth i'w gwneud o dan y Bil.³
2. Ar 1 Ebrill 2025, atgyfeiriodd y Pwyllgor Busnes y Bil i'r Pwyllgor Newid Hinsawdd, Amgylchedd a Seilwaith a gosododd 25 Gorffennaf 2025 fel y dyddiad cau ar gyfer cyflwyno adroddiad ar ei egwyddorion cyffredinol.⁴

Diben y Bil

3. Yn y Memorandwm Esboniadol, mae'r Ysgrifennydd Cabinet yn datgan bod y Bil:

*"... yn sefydlu fframwaith deddfwriaethol newydd i gefnogi'r gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau lleol fel rhan o broses ddiwygio ehangach "un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn" ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru."*⁵

4. Mae'n mynd ymlaen i nodi:

"Bydd y Bil yn cynnwys darpariaeth fwy cynhwysol o wasanaethau i gymunedau ledled Cymru i alluogi pobl i leihau eu defnydd o geir a hyrwyddo tegwch cymdeithasol fel bod y rhai sydd angen trafnidiaeth gyhoeddus i gael mynediad i

¹ Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), fel y'i cyflwynwyd

² Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), Memorandwm Esboniadol, Mawrth 2025

³ Llywodraeth Cymru, Datganiad o Fwriad Polisi, 14 Ebrill 2025

⁴ Y Pwyllgor Busnes, Amserlen ar gyfer ystyried: Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

⁵ Memorandwm Esboniadol, paragraff 1.1

swyddi, addysg a chyfleoedd hamdden yn gallu gwneud hynny.”⁶

Cylch gorchwyl y Pwyllgor

5. Cylch gorchwyl y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad yw cyflawni swyddogaethau'r pwyllgor cyfrifol fel y'u nodir yn Rheolau Sefydlog 21 a 26C. Caiff y Pwyllgor hefyd ystyried unrhyw fater sy'n ymwneud â deddfwriaeth, datganoli, y cyfansoddiad, cyfiawnder a materion allanol sydd o fewn cymhwysedd y Senedd neu Weinidogion Cymru, neu sy'n gysylltiedig â chymhwysedd y Senedd neu Weinidogion Cymru, gan gynnwys ansawdd deddfwriaeth.

6. Wrth graffu ar Filiau a gyflwynir i'r Senedd, byddwn yn ystyried:

- materion sy'n ymwneud â chymhwysedd y Senedd, gan gynnwys cydnawsedd â'r hawliau dynol a ddiogelir gan y Confensiwn Ewropeaidd ar Hawliau Dynol (yr ECHR);
- y cydbwysedd rhwng yr wybodaeth sydd wedi'i chynnwys ar wyneb y Bil a'r hyn a fydd yn ymddangos mewn is-ddeddfwriaeth;
- a yw gweithdrefn ddeddfwriaethol briodol wedi'i dewis mewn perthynas â rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i wneud is-ddeddfwriaeth;
- unrhyw fater arall rydym yn ystyried ei fod yn berthnasol i ansawdd deddfwriaeth.

7. Clywsom dystiolaeth lafar gan Ysgrifennydd y Cabinet ar 12 Mai 2025.⁷

Argymhelliaid 1. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet ymateb i'r casgliadau a'r argymhellion a wnawn yn yr adroddiad hwn o leiaf ddau ddiwrnod gwaith cyn y ddadl Cyfnod 1 ar egwyddorion cyffredinol.

⁶ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.23

⁷ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025

2. Cymhwysedd deddfwriaethol

Mae Llywodraeth Cymru yn fodlon y byddai'r Bil o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Senedd.⁸

8. Gwnaethom ystyried y Bil o dan y model cadw pwerau o gymhwysedd deddfwriaethol, fel y'i nodir yn adran 108A o *Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006* (Deddf 2006).

9. Yn ei datganiad ar gymhwysedd deddfwriaethol, dywedodd y Llywydd, y Gwir Anrhydeddus Elin Jones AS, y canlynol:

"Yn fy marn i, byddai'r rhan fwyaf o ddarpariaethau Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Senedd.

Ni fyddai'r darpariaethau a ganlyn o fewn cymhwysedd oherwydd bod angen cydsyniad yr Ysgrifennydd Gwladol ar eu cyfer ac na chafwyd cydsyniad o'r fath hyd yn hyn:

- *Adran 22 – Dyletswydd ar Weinidogion Cymru i hysbysu comisiynydd traffig am unrhyw achos o dorri'r cyfyngiad*
- *Adran 23 – Gorfodi'r cyfyngiad*
- *Adran 25 – Darparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru gan weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr at ddibenion swyddogaethau o dan Ran 2 neu Ran 3*
- *Adran 30 – Gofynion gorfodi gwybodaeth.*"⁹

10. Mae Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi yn y Memorandwm Esboniadol fod cydsyniad Gweinidog y Goron wedi'i geisio ond heb ei gael eto ar yr adeg y cafodd y Memorandwm Esboniadol ei ddrafftio.¹⁰

⁸ Memorandwm Esboniadol, tudalen 1. Gweler hefyd y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [98].

⁹ Datganiad y Llywydd am Gymhwysedd Deddfwriaethol, 31 Mawrth 2025

¹⁰ Memorandwm Esboniadol, troednodyn 1

11. Yn ein sesiwn dystiolaeth gydag Ysgrifennydd y Cabinet ar 12 Mai 2025, nodwyd nad yw Ysgrifennydd y Cabinet yn trafod hawliau dynol yn y Memorandwm Esboniadol, ac felly gofynnwyd pa ystyriaeth a roddwyd i hawliau dynol wrth baratoïr Bil. Ymatebodd gan ddweud:

“... as with all Senedd Bill proposals, the Welsh Government has to carry out a full human rights assessment before introduction, and we’re satisfied that the provisions in this Bill are compliant.”¹¹

12. Mae Pennod 9 o’r Memorandwm Esboniadol yn nodi manylion cyfres o asesiadau effaith sydd wedi’u cwblhau ar y Bil gan Lywodraeth Cymru fel rhan o’i Hasesiad Effaith Integredig.

13. Yn y Memorandwm Esboniadol, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi bod disgwyl ymateb gan y Weinyddiaeth Gyfiawnder mewn perthynas â’r asesiad nodi’r effaith ar y system gyfiawnder adeg cyflwyno’r Bil. O ran cyhoeddi’r asesiad llawn, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym ei fod wedi cael ei glirio gan y Weinyddiaeth Gyfiawnder ac y bydd Llywodraeth Cymru yn ei gyhoeddi cyn hir.¹² Ar 21 Mai 2025, cawsom wybod bod yr asesiad nodi’r effaith ar y system gyfiawnder wedi’i gyhoeddi gan Lywodraeth Cymru.¹³

Ein barn ni

14. Nodwn y dystiolaeth gan yr Ysgrifennydd Cabinet mewn perthynas â materion cymhwysedd deddfwriaethol.

15. Nodwn hefyd fod Ysgrifennydd y Cabinet o’r farn y bydd angen cydsyniad Gweinidog y Goron mewn perthynas ag adrannau 22, 23, 25 a 30. Rydym yn cydnabod mai cyfrifoldeb Ysgrifennydd y Cabinet yw ceisio a chael y cydsyniad hwn.

16. Fel y nodwyd o’r blaen¹⁴, credwn y dylid cynnwys asesiad o ymgysylltiad Bil â’r hawliau a ddiogelir gan yr ECHR fel mater o drefn o fewn y Memorandwm Esboniadol sy’n cyd-fynd ag ef, ac y dylai’r asesiad hwnnw hefyd nodi unrhyw

¹¹ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a’r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [100]

¹² Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a’r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [111]

¹³ Llywodraeth Cymru, Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru): nodi’r effaith ar y system gyfiawnder, 21 Mai 2025

¹⁴ Gweler, er enghraifft, casgliad 1 ein hadroddiad ar Fil y Gymraeg ac Addysg (Cymru), casgliad 1 ein hadroddiad ar Fil Etholiadau a Chyrff Etholedig (Cymru) a chasgliad 1 ein hadroddiad ar Fil yr Amgylchedd (Ansawdd Aer a Seinweddau) (Cymru).

gampau a gymerwyd i wneud yr ymgysylltiad hwnnw'n gymesur. Credwn y byddai dilyn y dull hwn o gymorth i Aelodau o'r Senedd wrth iddynt ystyried Bil.

Casgliad 1. Nodwn sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet mewn perthynas ag effaith y Bil ar hawliau dynol ond credwn y dylai'r Memorandwm Esboniadol, fel mater o arfer da, bob amser gynnwys sylwadau ar yr ystyriaeth a roddwyd i oblygiadau o'r fath.

Casgliad 2. Nodwn fod Pennod 9 o'r Memorandwm Esboniadol yn nodi manylion cyfres o asesiadau effaith sydd wedi'u cwblhau ar y Bil gan Lywodraeth Cymru fel rhan o'i Hasesiad Effaith Integredig. Nodwn ymhellach fod Llywodraeth Cymru, ar 21 Mai 2025, wedi cyhoeddi ei hasesiad yn nodi'r effaith ar y system gyfiawnder. Rydym yn siomedig na chyhoeddwyd yr asesiad hwn tan bron i ddeufis ar ôl i'r Bil gael ei gyflwyno i'r Senedd, gan y gallai fod wedi cynorthwyo gwaith craffu'r Senedd ar y Bil.

3. Sylwadau cyffredinol

Datblygu'r Bil a'r angen amdano

17. Ym mis Rhagfyr 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru Bapur Gwyn¹⁵ ar wella trafnidiaeth gyhoeddus, ac yna cyflwynodd Fil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)¹⁶ ym mis Mawrth 2020 (Bil 2020). Tynnwyd Bil 2020 yn ôl yn ddiweddarach¹⁷ ar 15 Gorffennaf 2020 oherwydd heriau a oedd yn wynebu Llywodraeth Cymru yng ngoleuni'r pandemig Covid-19.

18. Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet esbonio'r bwlch pum mlynedd rhwng cyflwyno Bil 2020 a chyflwyno'r Bil sy'n destun gwaith craffu ar hyn o bryd. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym fod y pandemig iechyd Covid-19 wedi troi rhaglen ddeddfwriaethol Llywodraeth Cymru ar ei phen, ond ei fod wedi rhoi cyfle iddi ailedrych ar y Bil penodol hwn. Aeth ymlaen i ddweud:

*"We were moving at speed up until 2020 to try to introduce a Bill that would reform bus services. And so, what we proposed then is not as ambitious as what we've been able to propose today, and we've used that time to effectively move from a position where we gave tools under the previous Bill to local authorities to actually requiring, on a national basis, franchising across Wales. So, it takes it a huge step further, what we're proposing now. If you compare it to the UK bus Bill, the better buses Bill, that effectively offers those tools to local authorities that we were proposing with 2020 Bill, but we're going much further with the legislation that we're proposing under our bus reform today."*¹⁸

19. Ychwanegodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet y canlynol:

"... restructuring this framework in a way that best delivers what we set out in the White Paper has been a really complex undertaking, and it's important that we take that time to get it right and put buses on a stable footing. This Bill is very different

¹⁵ Llywodraeth Cymru, Ymgynghoriad: Gwellu trafnidiaeth gyhoeddus

¹⁶ Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), 2020

¹⁷ Llythyr gan Weinidog yr Economi, Trafnidiaeth a Gogledd Cymru, Ken Skates AS, 15 Gorffennaf 2020

¹⁸ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [102]

to the 2020 Bill and, as the Cabinet Secretary says, much more ambitious. I wonder if it's also worth mentioning that, in the intervening period since 2020 and since the withdrawal of the previous Bill, there has been a huge amount of work carried out, including a consultation in 2022, the publication of the road map, which is a really important document, and a huge amount of direct engagement with stakeholders. So, it's really given us that opportunity to engage and bring in a really wide range of stakeholders into the process.”¹⁹

20. Roedd Bil 2020 yn wahanol i'r cynigion presennol. Roedd yn cynnig rhoi pwerau i awdurdodau lleol gyflwyno Cynlluniau Partneriaeth Cymru, Cynlluniau Masnachfreinio Cymru a rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain. Byddai Bil 2020 wedi caniatáu i awdurdodau lleol ddefnyddio unrhyw un neu bob un o'r opsiynau hyn, ond nid oedd yn gorfodi eu defnyddio. Yn achos masnachfreinio, awdurdodau lleol, yn hytrach na Gweinidogion Cymru (yn unol â darpariaethau'r Bil presennol), fyddai'r awdurdod masnachfreinio.

21. Ym mis Mawrth 2022, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru 'Bws Cymru', yn nodi cynlluniau Llywodraeth Cymru i ddiwygio'r gwaith o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol dros y 5 mlynedd nesaf. Roedd yn cynnwys ymrwymiad i gyhoeddi papur gwyn cyn deddfwriaeth sylfaenol newydd i newid y ffordd mae gwasanaethau bysiau yn cael eu sicrhau.²⁰

22. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei Phapur Gwyn, 'Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru', i ymgynghori arno ar 31 Mawrth 2022.²¹ Cyhoeddwyd crynodeb o'r ymatebion ym mis Rhagfyr 2022.²²

23. Ni wnaeth Llywodraeth Cymru ymgynghori ar Fil drafft. Yn y Memorandwm Esboniadol, mae'r Ysgrifennydd Cabinet yn datgan y canlynol:

“Mae'r darpariaethau yn y Bil yn seiliedig ar y cynigion a gyflwynwyd yn yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2022, ac sydd wedi eu mireinio yn sgil yr ymatebion a gafwyd. O ystyried ehangder a manylder y

¹⁹ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [103]

²⁰ Llywodraeth Cymru, [Bws Cymru: cysylltu pobl â lleoedd](#)

²¹ Llywodraeth Cymru, [Ymgynghoriad: Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru](#)

²² Llywodraeth Cymru, [Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion: Un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn: cynllunio bysiau fel gwasanaeth cyhoeddus i Gymru](#)

trafod gyda rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol a chynrychiolwyr gweithredwyr bysiau ar y cynigion, ni ystyriwyd bod angen ymgynghori ar Fil drafft.”²³

Materion cyffredinol

24. Mae 44 adran o'r Bil wedi'u rhannu dros chwe Rhan. Gwnaethom holi Ysgrifennydd y Cabinet pam nad yw'r Bil yn cynnwys adran drosolwg ar y blaen sy'n esbonio strwythur y Bil. Dywedodd wrthym fod hyn yn dilyn cyngor gan ddrafftwyr y Bil. Aeth Ysgrifennydd Cabinet ymlaen i ddweud y canlynol:

“I agree that an overview can help to contribute to the accessibility of legislation, but in this instance we're of the view that the structure of the Bill and the type of provision that's included in it is actually relatively easy to follow in its own right. So, an overview would essentially just restate the various cross-headings and sections that are already set out in the table of contents, and so we felt that duplication was not necessary and certainly not desirable.”²⁴

25. Ychwanegodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet fod Llywodraeth Cymru wedi edrych ar Ddeddfau a Biliau eraill sydd gerbron y Senedd ar hyn o bryd, ac nad oedd swyddogion yn ystyried y byddai adran drosolwg wedi ychwanegu rhyw lawer.²⁵

26. Mae'r Bil yn gwneud sawl diwygiad i Ddeddfau Seneddol ac yn datgymhwyso rhai darpariaethau ynddynt, er enghraifft, dileu'r cyfyngiad ar awdurdodau lleol yng Nghymru rhag darparu gwasanaethau bysiau (adran 32).

27. Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet a oedd yn hyderus bod yr holl newidiadau angenrheidiol wedi'u gwneud i'r ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol i alluogi'r Bil (os caiff ei ddeddfu) i weithredu'n effeithlon. Ymatebodd gan ddweud:

“Yes. I mean, the Bill makes amendments to the existing requirement for local authorities in Wales to secure public passenger transport services that, obviously, wouldn't be provided, and the power to subsidise such services, but we are planning to table further consequential amendments at Stage

²³ Memorandwm Esboniadol, paragraff 4.35

²⁴ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [106]

²⁵ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [107]

2 in respect of other existing powers—for example, in relation to the powers within the transport Act that relate to quality partnership schemes and quality contract schemes, and also ticketing schemes.”²⁶

28. Bydd Bil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru) yn codio ac yn ailenwi gweithdrefnau is-ddeddfwriaeth y Senedd. Bydd “gweithdrefn gymeradwyo’r Senedd” newydd, fel y’i nodir yn yr adran 37C newydd sydd i’w mewnosod gan adran 1(2) o’r Bil hwnnw yn *Neddf Deddfwriaeth (Cymru) 2019* (Deddf 2019), yn disodli’r weithdrefn gadarnhaol ddrafft bresennol. Bydd “gweithdrefn annilysu’r Senedd” newydd, fel y’i nodir yn yr adran 37E newydd sydd i’w mewnosod gan adran 1(2) o’r Bil hwnnw yn Neddf 2019, yn disodli’r weithdrefn negyddol bresennol.

29. Nid yw’r darpariaethau newydd yn cael eu hadlewyrchu yn y Bil. Fodd bynnag, mae tabl 5.1 o’r Memorandwm Esboniadol yn cyfeirio at y gweithdrefnau cadarnhaol a negyddol. Pasiodd y Senedd Fil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru) ar 20 Mai 2025.²⁷ Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet gadarnhau y byddai’r Memorandwm Esboniadol yn cael ei ddiwygio i sicrhau cysondeb â’r Bil. Cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet ei fwriad i ddiweddarau’r Memorandwm Esboniadol i adlewyrchu’r geiriad ym Mil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru), yn dilyn trafodion cyfnod 2 ar y Bil (pe bai’r Senedd yn cytuno â’i egwyddorion cyffredinol yng nghyfnod 1).²⁸

Cydbwysedd rhwng y manylion ar wyneb y Bil a phwerau dirprwyedig

30. Mae’r Bil yn cynnwys 19 pŵer i Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau ac un pŵer i wneud gorchymyn. Mae’r pwerau hyn wedi’u cynnwys yn:

- adran 10 (gweithdrefn annilysu’r Senedd);
- adran 13(2) a (3) (gweithdrefn annilysu’r Senedd);
- adran 14(1) a (2) (gweithdrefn annilysu’r Senedd);

²⁶ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a’r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [109]

²⁷ Daeth y Bil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru) yn Ddeddf Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru) 2025 ar 10 Gorffennaf 2025

²⁸ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a’r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [119]

- adran 15(5) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 21(3) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 23(2)(b) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 23(8) (gweithdrefn annilysu'r Senedd);
- adran 23(9)(a)(i) a (b)(i) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 25(3)(b), (4) a (5) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 26(3)(b) a (4) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 27(1), (2), (4) a (5) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 28 (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 30(2)(b) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 30(8) (gweithdrefn annilysu'r Senedd);
- adran 30(9)(a)(i) a (b)(i) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 35(1), (2), (3) a (4) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 38 (gweithdrefn fel y'i nodir ar gyfer pob pŵer, ond gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd os yw'n addasu unrhyw ddarpariaeth deddfwriaeth sylfaenol);
- adran 40(3) (gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd);
- adran 42 (gweithdrefn annilysu'r Senedd, ond gweithdrefn gymeradwyo'r Senedd os yw'n addasu unrhyw ddarpariaeth deddfwriaeth sylfaenol);
- adran 43(3) a (4) (dim gweithdrefn).

31. Mae nifer o'r pwerau hyn yn bwerau Harri VIII ac maent yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd, sef:

- Mae adran 15(5)(a) yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio adran 15(3) o'r Bil drwy reoliadau i addasu'r seiliau ar gyfer caniatáu dirymu neu atal dros dro drwydded gwasanaeth bysiau lleol (gan gynnwys drwy ddileu'r seiliau presennol neu ychwanegu rhai newydd).

- Mae adran 21(3) yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio adran 21 o'r Bil drwy reoliadau i ddarparu bod y cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn absenoldeb contract gwasanaeth bysiau lleol, trwydded gwasanaeth bysiau lleol neu ddarpariaeth gwasanaeth uniongyrchol gan Weinidogion Cymru yn gymwys neu ddim yn gymwys i fathau penodol o wasanaethau bysiau lleol.
- Mae adran 38(4) yn galluogi Gweinidogion Cymru i addasu unrhyw ddeddfiad wrth wneud rheoliadau o dan is-adran (3) sy'n gwneud darpariaeth atodol, ddeilliadol, ganlyniadol, drosiannol neu arbed.
- Mae adran 40(3) yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth drwy reoliadau ynghylch pryd y bydd person i'w drin fel person sy'n darparu gwasanaeth neu ddim yn darparu gwasanaeth, at ddibenion penderfynu a yw person yn "weithredwr" yn unol ag adran 40(2). At ddibenion y Bil, mae cyfeiriad at "weithredwr" yn gyfeiriad at berson, neu bob un o'r personau, sy'n darparu'r gwasanaeth. Gellid defnyddio'r pŵer hwn i ddiwygio'r Bil at y diben hwn.
- Mae adran 42(2) yn galluogi Gweinidogion Cymru i addasu unrhyw ddeddfiad os ydynt o'r farn bod hynny'n angenrheidiol wrth wneud rheoliadau o dan is-adran (1) sy'n gwneud darpariaeth atodol, ddeilliadol, ganlyniadol, drosiannol neu arbed.

32. Mae'r Bil hefyd yn cynnwys un pŵer i Weinidogion Cymru i gyhoeddi Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, a dau bŵer i gomisiynwyr traffig i wneud gorchmynion mewn perthynas â gorfodi.

33. Fel y nodwyd ym Mhennod 1 o'n hadroddiad, ar 14 Ebrill 2025 cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet Ddatganiad o Fwriad Polisi sy'n amlinellu sut mae Llywodraeth Cymru, ar hyn o bryd, yn bwriadu defnyddio'r pwerau dirprwyedig yn y Bil.

Ein barn ni

34. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch datblygiad y Bil. Nodwn hefyd resymeg Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch pam roedd bwlch o bum mlynedd rhwng cyflwyno Bil 2020 (a dynnwyd yn ôl yn ddiweddarach) a chyflwyno'r Bil sy'n destun craffu ar hyn o bryd.

35. Rydym yn cydnabod bod Llywodraeth Cymru wedi cynnal ymgynghoriadau cyhoeddus yn 2018 a 2022 ar gynigion i wella trafndiaeth gyhoeddus a diwygio'r gwaith o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Serch

hynny, bydd Ysgrifennydd y Cabinet yn ymwybodol o'n ffafriaeth hirsefydlog i Lywodraeth Cymru ymgynghori ar Filiau drafft lle bo hynny'n briodol, yn hytrach nag ymgynghori ar gynigion polisi yn unig.

36. Nodwn sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet ynglŷn â strwythur y Bil, a'i esboniad pam mae Llywodraeth Cymru o'r farn na fyddai darpariaeth trosolwg, yn yr enghraifft hon, ond yn ailddatgan y gwahanol benawdau ac adrannau sydd eisoes wedi'u nodi yn y tabl cynnwys, ac felly nad oedd ei hangen ac nad oedd yn ddymunol.

37. Yn ogystal, rydym yn croesawu ymrwymiad Ysgrifennydd y Cabinet i ddiweddarau'r Memorandwm Esboniadol i adlewyrchu'r disgrifiadau newydd ar gyfer gweithdrefnau craffu'r Senedd a ddefnyddir ym Mil Deddfwriaeth (Gweithdrefn, Cyhoeddi a Diddymiadau) (Cymru), yn dilyn trafodion cyfnod 2 ar y Bil (pe bai'r Senedd yn cytuno â'i hegwyddorion cyffredinol yng nghyfnod 1).

38. Nodwn hefyd fod y Bil yn gwneud sawl diwygiad i Ddeddfau Seneddol ac yn datgymhwyso rhai darpariaethau ynddynt. Nodwn sylwadau Ysgrifennydd y Cabinet, er ei fod yn hyderus bod yr holl newidiadau angenrheidiol wedi'u gwneud i'r ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol i alluogi'r Bil i weithredu'n effeithlon, ei fod yn bwriadu cyflwyno diwygiadau canlyniadol pellach yng Nghyfnod 2 mewn perthynas â phwerau presennol eraill—er enghraifft, mewn perthynas â'r pwerau yn y Ddeddf Drafnidiaeth sy'n ymwneud â chynlluniau partneriaeth ansawdd a chynlluniau contract ansawdd, a chynlluniau tocynnau hefyd.

Argymhelliad 2. O ystyried datganiad Ysgrifennydd y Cabinet ei fod yn hyderus bod yr holl newidiadau angenrheidiol wedi'u gwneud i'r ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol i alluogi'r Bil i weithredu'n effeithlon, credwn y dylai egluro pam mae angen diwygiadau canlyniadol pellach mewn perthynas â phwerau presennol eraill hefyd.

39. Yn olaf, nodwn fod y Bil yn cynnwys 20 pŵer i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau a gorchmynion, a bod pump ohonynt yn bwerau Harri VIII. Yn amodol ar ein sylwadau ar y pwerau a'r darpariaethau penodol yn y Bil, rydym yn fodlon ar y cydbwysedd rhwng yr hyn sydd ar wyneb y Bil a'r hyn sydd i'w gynnwys mewn is-ddeddfwriaeth.

40. Rydym yn trafod pwerau dirprwyedig penodol yn y Bil yn fanylach ym Mhennod 4 o'n hadroddiad.

4. Arsylwadau penodol

41. Fel y nodwyd ym Mhennod 3, mae'r Bil yn cynnwys 44 adran, ac mae wedi'i rannu'n chwe Rhan.

Rhan 1 o'r Bil

42. Mae Rhan 1 (adrannau 1 i 4) yn diffinio'r cysyniadau allweddol a gymhwysir yn y Bil, megis "gwasanaeth bysiau lleol", "gwasanaeth bysiau lleol hyblyg" a "gwasanaeth bysiau lleol safonol".

Adran 3 – ystyr "gwasanaeth bysiau lleol hyblyg" a "gwasanaeth bysiau lleol safonol"

43. Mae adran 3 o'r Bil yn diffinio "gwasanaeth bysiau lleol hyblyg" a "gwasanaeth bysiau lleol safonol". Ystyr "gwasanaeth bysiau lleol safonol" yw gwasanaeth bws lleol nad yw'n wasanaeth bysiau lleol hyblyg. Mae'r Bil yn diffinio "gwasanaeth bysiau lleol hyblyg" fel gwasanaeth bysiau lleol sydd "mor hyblyg" fel na fyddai'n ymarferol nodi ei lwybr at ddibenion Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru.

44. Yn ein sesiwn dystiolaeth gydag Ysgrifennydd y Cabinet, gwnaethom ei holi beth yw'r gwahaniaethau allweddol rhwng y diffiniad o wasanaethau bysiau lleol yn y Bil a'r diffiniad o wasanaethau lleol yn unol â Deddf 1985. Ymatebodd gan ddweud:

"... I may have to provide you with a briefing paper on it because the definition in the 1985 Act was just overly complicated. Essentially, under our Bill, a local bus service is a service with one or more stopping places in Wales using one or more public service vehicles for the carriage of passengers by road as separate fares. That's where passengers are picked up and then set down within 15 miles. So, the definition in section 1 is similar to the definition under section 2, and obviously it aligns with the existing definition for all practical purposes. But there are three key differences, I think. First of all, and it's for obvious reasons, services must have one or more stopping points in Wales. Then, secondly, we're excluding excursions or tours and rail replacement services from the definition. I don't think it is reasonable to expect Welsh Ministers to secure and provide excursions, days out and holiday tours. So, that's been removed. And clearly, it's for the likes of Tŷ W, Avanti, CrossCountry and

*GWR to provide rail replacement services. So, that's not captured within the definition. And then, the word 'bus' is included in the definition as well. That doesn't appear within the definition in section 2 of the 1985 Act."*²⁹

45. Rhannwyd y briff a grybwyllwyd gan Ysgrifennydd y Cabinet yn ystod y sesiwn dystiolaeth gyda'r Pwyllgor ar 12 Mehefin 2025. Ynddo dywed Ysgrifennydd y Cabinet:

"Mae'r diffiniad yn Adran 1 yn debyg i'r diffiniad o dan adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 ac yn cyd-fynd â'r diffiniad presennol at bob diben ymarferol. Fodd bynnag, mae rhai gwahaniaethau allweddol:

- Rhaid i wasanaethau fod ag un neu fwy o fannau aros yng Nghymru.
 - O ystyried bod y Bil yn ceisio sefydlu rhwydwaith bysiau cenedlaethol yng Nghymru, roedd angen diffiniad a oedd yn cyfeirio at wasanaethau sy'n gweithredu yng Nghymru.
- Mae gwibdeithiau neu deithiau a gwasanaethau bysiau yn lle trenau wedi'u heithrio o'r diffiniad.
 - Ni fwriedir i'r mathau hyn o wasanaethau gael eu sicrhau gan Weinidogion Cymru felly nid ydynt yn wasanaethau bysiau lleol at ddibenion y Bil.
- Mae'r gair "bws" wedi'i gynnwys yn y diffiniad yn y Bil gan fod y gair hwn yn rhoi gwybodaeth bwysig i'r darllenydd am natur y gwasanaethau y mae'r Bil yn delio â nhw.
 - Nid yw hyn yn ymddangos o fewn y diffiniad yn adran 2 o Ddeddf 1985.

Nid oedd y diffiniad yn adran 2 yn bodloni ein briff ynglŷn â'r hyn a fyddai'n dod o dan y Bil. Mae gwibdeithiau neu deithiau a gwasanaethau bysiau yn lle trenau wedi'u heithrio o

²⁹ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [121]

ddiffiniad y Bil o wasanaethau bysiau lleol. Teimlwyd hefyd fod y diffiniad yn Neddf 1985 yn rhy gymhleth.”³⁰

46. Pan ofynnwyd iddo yn ystod ein sesiwn dystiolaeth sut y byddai’n bosibl penderfynu pa lwybrau sydd ‘mor hyblyg’ fel eu bod o fewn y diffiniad o “wasanaeth bysiau lleol hyblyg”, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym:

“This largely relates to demand responsive transport, and it’s going to be for Transport for Wales on behalf of the Welsh Ministers, and, crucially, in collaboration. It will be undertaken in collaboration with councils to agree that a service should have no fixed route and, therefore, as such, be included in the plan as a flexible service.”³¹

Adran 4 – Dyletswydd Gweinidogion Cymru i roi sylw i amcanion

47. Mae adran 4 yn Rhan 1 o’r Bil yn nodi amcanion cyffredinol y mae’n rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw iddynt wrth arfer unrhyw swyddogaeth o dan y Bil. Mae’r amcanion fel a ganlyn:

- Hybu defnyddio gwasanaethau bysiau lleol.
- Gwellu’n barhaus ddibynadwyedd, diogelwch, fforddiadwyedd a hygyrchedd gwasanaethau bysiau lleol.
- Gweithio tuag at gynyddu argaeledd gwasanaethau bysiau lleol.
- Gweithio tuag at gyflawni system drafnidiaeth integredig.
- Hwyluso siwrneiau teithwyr sy’n golygu defnyddio mwy nag un gwasanaeth bysiau lleol.
- Lleihau allyriadau nwy tŷ gwydr a gwastraff o drafnidiaeth ffyrdd.

48. Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam mae’n rhaid i Weinidogion Cymru roi sylw i’r amcanion cyffredinol yn unig. Ymatebodd gan ddweud:

“Essentially, it’s because there has to be the flexibility for Ministers to be able to have regard to duties rather than tie

³⁰ Llythyr gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Drafnidiaeth a Gogledd Cymru, 12 Mehefin 2025

³¹ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a’r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [124]

Ministers' hands to achieving a particular outcome at all costs. If we were required to meet those duties, then we could end up in a situation where you don't have the finely balanced measure of meeting each of the duties. You end up prioritising one particular one at all costs to the others, where that particular one might be more difficult to achieve. (...)

But this shouldn't be read in isolation from the other form of scrutiny that's going to be taking place and the collaborative work that's going to be taking place by Transport for Wales on behalf of Ministers with local authorities. So, the flexibility doesn't just apply to Welsh Ministers, it applies to the system, to be able to co-ordinate and construct a network that has regard to those duties but doesn't become overly obsessed with meeting each and every one in equal terms.”³²

49. Ychwanegodd swyddog Llywodraeth Cymru a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet:

“... in the short term, we're talking about bus reform, but, in the long term, it's a business-as-usual way of delivering a dynamic bus service across Wales. And I think the nature of the generational change that we'll see with buses is that, in the first instance, it might mean that some of the objectives may conflict, or even one might be more pre-eminent than another in order to get where we need to get to. So, for example, in establishing a new model, we may be more focusing on promoting the use of services rather than reducing emissions, which is obviously very important and we're tied by other legislation there and rightfully so. But this will need to be the case because we may still need to buy diesel buses in order to provide more services to encourage more people out of their cars. And in this way, all of the objectives need to be considered, but one can have pre-eminence over the others.”³³

50. Pan gafodd ei holi ar faterion sy'n ymwneud â sicrhau atebolrwydd Gweinidogol am benderfyniadau sy'n cael eu gwneud, dywedodd Ysgrifennydd y

³² Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [128] a [130]. Gweler hefyd Cofnod y Trafodion [134]

³³ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [133]

Cabinet wrthym hefyd fod yna wahanol ddulliau i graffu ar Weinidogion Cymru ar hyn. Dywedodd:

“First of all, the plans have to be consulted upon within the regions. We’re establishing a memorandum of understanding as well with the corporate joint committees to ensure that, effectively, CJsCs are able to then propose the networks to Ministers. And then furthermore, the Bill requires Welsh Ministers to report to the Senedd on the extent to which the exercise of their functions has contributed towards achieving the objectives in section 4. There’ll also be then, further to that, an opportunity for the Senedd to examine and scrutinise Ministers’ actions. And then, the reporting requirement, coupled with the duty to lay revised network plans, ensures that the Senedd is able to keep a watching brief over what Ministers are doing.

I’m confident that the Senedd has the capability and the capacity to be able to fully scrutinise what Welsh Ministers are striving to achieve with the network map and the plan as a whole, and, in so doing, curtail any powers that Members feel might be excessive. But I feel that what we are proposing is both proportionate and pragmatic. I think flexibility is absolutely vital in order to achieve what we have laid out in our aspirations in the road map to franchising.”³⁴

51. Mae’r Memorandwm Esboniadol hefyd yn nodi nifer o faterion ychwanegol y rhagwelir y byddant yn cael eu cynnwys yn yr adroddiad ar y cynnydd a wnaed tuag at amcanion adran 4. Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet esbonio ei resymeg dros beidio â chynnwys y materion ychwanegol hyn ar wyneb y Bil. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym ei fod eisiau dull sy’n cynnwys ar wyneb y Bil yr hyn sy’n cydbwysu’r angen i wneud cynnydd tuag at yr amcanion gyda’r angen i ddangos sut y mae’r swyddogaethau’n cael eu harfer. Ychwanegodd y canlynol:

“Further information in the report may include matters that are connected to the wider delivery of bus services or the network that don’t directly relate to the objectives, and they may include actions that we plan to take going forward and wider

³⁴ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a’r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [133]

achievements or issues identified that require an improvement. They're not included in the Bill because we need to allow, again, the flexibility to understand exactly what they would be.

Technology is moving on at pace. Different behaviour patterns will influence the provision of bus services. But we think that any additional matters that are relevant to the Senedd or the public in the delivery of the objectives should be included in the report. I think it's absolutely vital that we're completely transparent with any additional matters.”³⁵

Ein barn ni

52. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch y darpariaethau yn Rhan 1 o'r Bil.

53. Nodwn fod adran 3 fel y mae wedi'i drafftio ar hyn o bryd yn golygu y bydd yn agored i Weinidogion Cymru benderfynu beth yw “gwasanaeth bysiau lleol hyblyg”.

54. O ran adran 4, nodwn mai dim ond i'r amcanion cyffredinol y bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru roi sylw wrth arfer swyddogaethau o dan y Bil. Nodwn ymhellach y rhesymeg a ddarparwyd gan Ysgrifennydd y Cabinet a'i swyddogion, sef y gall fod gwrthdaro yn y lle cyntaf rhwng rhai o'r amcanion neu y gallai un fod yn fwy blaenllaw na'r llall, ac felly bod angen hyblygrwydd ar Weinidogion Cymru yn hytrach na chlymu eu dwylo i gyflawni canlyniad penodol ar bob cyfrif.

Rhan 2 o'r Bil

55. Mae Rhan 2 (adrannau 5 i 20) yn nodi dyletswyddau craidd a swyddogaethau eraill Gweinidogion Cymru sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau lleol.

Adran 5 – gwasanaethau bysiau lleol: dyletswyddau craidd

56. O dan y Bil, bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru benderfynu yn gyntaf ar y gwasanaethau bysiau lleol sydd eu hangen at ddibenion darparu trafnidiaeth ddiogel, integredig, cynaliadwy, effeithlon a darbodus yng Nghymru (adran 5(1)(a)). Yna, rhaid iddynt lunio (mewn ymgynghoriad ag ystod o randdeiliaid), cyhoeddi a

³⁵ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [136] a [137]

gosod gerbron y Senedd Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Yn hwnnw bydd yn ofynnol iddynt nodi manylion allweddol y gwasanaethau bysiau lleol hynny sydd wedi'u nodi fel rhai sy'n ofynnol at y dibenion a ddisgrifir uchod (adran 5(1)(b)). Yna, rhaid i Weinidogion Cymru sicrhau'r gwasanaethau hynny, os yw'n rhesymol ymarferol gwneud hynny (adran 5(1)(c)).

57. Mae adran 5(2) o'r Bil yn nodi manylion allweddol gwasanaethau bysiau lleol y mae'n rhaid eu cynnwys yng Nghynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru. Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet a ystyriwyd cynnwys pŵer dirprwyedig yn y Bil a fyddai'n caniatáu i'r rhestr hon o fanylion allweddol gael ei diwygio. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym fod y manylion allweddol yn annhebygol iawn o newid yn y cyd-destun hwn, felly nid oedd o'r farn bod angen pŵer i ddiwygio'r rhestr.³⁶

Adrannau 6 i 8 – Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru

58. Mae adrannau 6 ac 8 o'r Bil yn nodi nifer o randdeiliaid y mae'n rhaid ymgynghori â nhw wrth lunio drafft o Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, neu wrth lunio cynllun drafft diwygiedig. Gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet pam nad yw'r Bil yn cynnwys dyletswydd benodol i ymgynghori ag awdurdodau lleol Lloegr pan allai gwasanaeth trawsffiniol effeithio ar awdurdod yn Lloegr. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym ei fod yn gwybod pa mor bwysig yw gwasanaethau trawsffiniol wrth lunio a diwygio cynllun trafndiaeth a'i natur. Ychwanegodd:

*"... consultation with English local authorities is covered; it's covered by sections 6(4)(g) and 8(4)(g) of the Bill. Under these provisions, Welsh Ministers will be required to consult with English local authorities. But they'll be required to consult on cross-border services when it's considered appropriate, rather than the entire network map. We didn't feel that it'd be appropriate to have to consult with English local authorities on all of the map. That would not be proportionate or desirable."*³⁷

59. Mae is-adrannau (7) i (9) o adran 6 yn darparu y caiff Gweinidogion Cymru lunio drafft o Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, ac yn ceisio barn ac yn ymgynghori mewn perthynas â'r cynllun hwnnw, cyn i weddill adran 6 ddod i rym.

³⁶ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [145]. Gweler hefyd Cofnod y Trafodion [147] i [149]

³⁷ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [151] a [153]

Pan wnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet pam ei fod yn ystyried bod y darpariaethau hyn yn angenrheidiol, dywedodd wrthym:

*"That's basically because a huge amount of work has already been done by Transport for Wales and others to develop and, indeed, to consult on the network plan, as the intention is to publish the initial version, subject to Royal Assent, as soon as possible in the new year. So, these powers enable us, essentially, to capture the work that's being done already, as part of a requirement for the development of the network plan, in time for rolling out the bus model next year."*³⁸

60. Mae adran 8 yn nodi nad yw rhai o'r gofynion ynghylch ceisio barn ac ymgynghori ar ddiwygiad arfaethedig i Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru yn gymwys os mai "bychan yn unig" yw'r diwygiad arfaethedig neu os "na fyddai'n rhesymol ymarferol cynnal ymgynghoriad ar y diwygiad arfaethedig". Gwnaethom holi Ysgrifennydd y Cabinet sut y bydd diwygiad "bychan yn unig" yn cael ei benderfynu ac o dan ba amgylchiadau na fyddai'n rhesymol ymarferol cynnal ymgynghoriad ar ddiwygiad arfaethedig. Ymatebodd gan ddweud:

*"... given the nature of transport and road works, there will inevitably be times when minor revisions are required due to emergency works or resurfacing and therefore a route is diverted. In those circumstances the work might actually not take as long as consultation would take and so it wouldn't be desirable, it wouldn't be necessary to conduct consultation because it would be such a small and unavoidable change and one that wouldn't actually change the stopping points for the overall time frame of the journey."*³⁹

61. Mae adran 7 yn darparu, lle gwneir unrhyw ddiwygiad i Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, fod rhaid gosod y Cynllun diwygiedig hwnnw gerbron y Senedd o fewn y cyfnod o 13 mis sy'n dechrau â'r dyddiad y gosodwyd y Cynllun yn fwyaf diweddar. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym fod cyfnod o 13 mis yn rhoi rhywfaint o hyblygrwydd. Ychwanegodd y byddai Llywodraeth Cymru'n anelu at allu cyhoeddi'r cynllun tua'r un adeg bob blwyddyn ond, o ystyried bod dyddiadau toriadau'n newid, mae'n darparu'r hyblygrwydd bach hwnnw o fis.⁴⁰

³⁸ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [155]

³⁹ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [159]

⁴⁰ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [157]

Adran 10 – pŵer i wneud darpariaeth atodol ynghylch contractau gwasanaeth bysiau lleol

62. Fel y nodwyd ym Mhennod 3, mae adran 10(1) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau sy'n galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth am y telerau y mae'n rhaid eu cynnwys mewn contract gwasanaeth bysiau lleol. Os a phan gaiff ei arfer, bydd y pŵer yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Bydd y Rheoliadau yn sicrhau y gall y telerau gorfodol ar gyfer contractau gwasanaethau bysiau lleol ddatblygu er mwyn bodloni gofynion yn y dyfodol. Mae'n debygol y caiff y rhestr o faterion y mae'n rhaid eu cynnwys yn y rheoliadau ei hategu gan delerau eraill yn ôl y gofyn, a/neu yr ymhelaethir arni mewn contractau penodol pan fydd angen gwneud hynny.

Mae gwaith eisoes yn mynd rhagddo gyda Trafnidiaeth Cymru i ddeall a phrofi contractau i'w defnyddio o dan y model newydd. Bwriadwn lunio contract bysiau lleol enghreifftiol drafft cynnar cyn toriad yr haf er mwyn hwyluso ymgysylltu â rhanddeiliaid allweddol. Bydd yn llywio cynigion ar gyfer telerau gorfodol i'w pennu mewn rheoliadau. Rhagwelwn y bydd y rheoliadau, yn y lle cyntaf, yn cynnwys telerau sy'n ymwneud â llawer (neu bob un) o'r materion a restrir yn is-adran (2).”⁴¹

Adrannau 13 i 15 – trwyddedau gwasanaeth bysiau lleol

63. Mae adrannau 13 i 15 o'r Bil yn cynnwys darpariaethau sy'n ymwneud â thrwyddedau gwasanaethau bysiau lleol. Gwnaethom dynnu sylw ym Mhennod 3 o'n hadroddiad at y ffaith bod yr adrannau hyn yn cynnwys pwerau gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru.

64. Yn unol ag adran 13(2), bydd Gweinidogion Cymru yn gallu gwneud rheoliadau sy'n gwneud darpariaeth am amodau pellach y mae'n rhaid eu rhoi ynghlwm wrth drwydded gwasanaeth bysiau lleol. Bydd rheoliadau o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

⁴¹ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 4

“Bwriad y polisi, yn y lle cyntaf, yw i'r rheoliadau nodi amodau mewn perthynas â rhai o'r materion a restrir yn is-adran (3) neu bob un ohonynt. Cydnabyddir y bydd angen safonau tebyg i wasanaethau dan gontract ar gyfer rhai trwyddedau, tra bydd angen teilwra trwyddedau eraill at y math penodol o wasanaeth bysiau lleol sy'n cael ei ddarparu. Bydd pennu materion y mae'n rhaid eu cynnwys mewn rheoliadau yn golygu y bydd gweithredwyr sy'n gwneud cais am drwydded yn gwybod, ar yr adeg honno, beth fydd llawer o'u rhwymedigaethau. Gallai hefyd, hyd y gellir, helpu i bennu lefel o gysondeb mewn gwasanaethau ledled Cymru.”⁴²

65. Mae adran 14(1) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau ar gyfer Gweinidogion Cymru a fydd yn eu galluogi i wneud darpariaeth am geisiadau am drwyddedau gwasanaethau bysiau lleol. Unwaith eto, bydd rheoliadau o'r fath, os cânt eu gwneud, yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu'r Senedd. Mae Ysgrifennydd y Cabinet yn gwneud y sylwadau canlynol yn y Datganiad o Fwriad Polisi:

“Gellir defnyddio'r pŵer hwn i nodi, ymhlith pethau eraill, ffurf y cais, unrhyw wybodaeth sydd ei hangen gan geiswyr (gan gynnwys er enghraifft: gwybodaeth am y gweithredwr, neu fanylion am y gwasanaeth(au) y mae angen y drwydded ar ei gyfer (eu cyfer), a'r cerbydau a ddefnyddir i ddarparu'r gwasanaeth(au), y broses ar gyfer gwneud cais, ac unrhyw ffioedd sy'n daladwy. Rydym o'r farn y bydd y broses ar gyfer gwneud cais am drwydded gwasanaeth bysiau lleol yn datblygu dros amser. Mae'n bwysig bod hyblygrwydd o ran y ffordd y mae'n rhaid i geisiadau gael eu gwneud, e.e. drwy ystyried technoleg yn y dyfodol a sicrhau y gall ffioedd barhau i fod yn gymesur â chost gweinyddu'r ceisiadau, yn unol â chwyddiant.”⁴³

66. Mae adran 15(3) o'r Bil yn rhestru'r seiliau y caniateir i drwydded gwasanaeth bysiau lleol gael ei dirymu neu ei hatal dros dro arnynt. Mae adran 15(5)(a) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau sy'n galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio adran 15(3) i addasu'r rhestr hon o seiliau. Fel rydym yn tynnu sylw ato ym Mhennod 3, mae hwn yn bŵer Harri VIII sy'n caniatáu addasu'r Bil ei hun (os a phan gaiff ei ddeddfu). Bydd y pŵer, os a phan gaiff ei arfer, yn ddarostyngedig i

⁴² Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 5

⁴³ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 6

weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

*"Ni fwriedir i reoliadau gael eu gwneud i ddiwygio'r rhestr hon. Dim ond os daw'n amlwg bod amgylchiadau eraill, nad ydynt wedi'u cynnwys yn adran 15(3), lle y gallai trwyddedau gwasanaethau lleol, er enghraifft, gael effaith negyddol ar wasanaethau eraill, neu lle mae angen gorfodi safonau neu ofynion diogelwch sy'n datblygu, y defnyddir y pŵer i addasu'r seiliau."*⁴⁴

Adran 17 – Gweinidogion Cymru yn darparu gwasanaethau bysiau lleol

67. Mae adran 17 yn darparu y caiff Gweinidogion Cymru ddarparu gwasanaeth bysiau lleol yn uniongyrchol cyn belled â'u bod yn fodlon y bydd gwneud hynny yn fwy effeithiol nag ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol. Pan wnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet sut y bydd yn penderfynu a fyddai darparu gwasanaeth yn uniongyrchol yn fwy effeithiol, dywedodd wrthym:

*"... there are some examples that I could perhaps outline to demonstrate this. One might be that if, under the franchise model, bidders came back and highlighted that within a package of routes one would be incredibly expensive to operate, it might then be more desirable for us to operate it directly. The whole purpose of this measure is to make sure that we can keep wheels on the road and keep the network operating in the best way possible in those circumstances and, indeed, if a business was to fail. And then equally, and I sincerely hope and I doubt that this will happen, but equally if there was a package of routes and bidders came back to say it's not cost effective for them to bid, then in those circumstances Transport for Wales could provide them directly. So, again it's about making sure that we take a pragmatic approach and one that is flexible to enable us in all circumstances and all eventualities to provide bus services across the entire network map."*⁴⁵

⁴⁴ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 7

⁴⁵ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [162]

Ein barn ni

68. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch y darpariaethau yn Rhan 2 o'r Bil.

69. Mewn perthynas ag adran 5, nodwn y bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru benderfynu yn gyntaf ar y gwasanaethau bysiau lleol sy'n ofynnol at ddibenion darparu trafnidiaeth ddiogel, integredig, gynaliadwy, effeithlon a darbodus yng Nghymru, cyn llunio, cyhoeddi a gosod Cynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru gerbron y Senedd. Nodwn hefyd y bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru nodi manylion allweddol y gwasanaethau bysiau lleol hynny o dan y cynllun hwn.

70. Nodwn hefyd fod adrannau 6 ac 8 o'r Bil fel y mae wedi'i drafftio yn nodi rhanddeiliaid penodol y mae'n rhaid ymgynghori â nhw wrth lunio drafft o Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, neu wrth lunio Cynllun drafft diwygiedig. Mae'r rhain yn cynnwys unrhyw berson arall y mae Gweinidogion Cymru yn ystyried ei fod yn briodol. Nid oes unrhyw ofyniad penodol i ymgynghori ag awdurdodau lleol Lloegr pan allai gwasanaeth trawsffiniol effeithio ar awdurdod yn Lloegr. Er ein bod yn cydnabod y gallai fod disgwyliad clir i Weinidogion Cymru ymgynghori ag awdurdodau lleol perthnasol yn Lloegr mewn perthynas â gwasanaeth trawsffiniol, credwn fod angen eglurder ynglŷn â'r penderfyniad drafftio hwn.

Argymhelliad 3. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam nad yw adrannau 6 ac 8 o'r Bil yn cynnwys gofyniad penodol i Weinidogion Cymru ymgynghori ag awdurdodau lleol yn Lloegr pan allai gwasanaeth trawsffiniol effeithio ar awdurdod yn Lloegr.

71. Mae is-adrannau (7) i (9) yn adran 6 yn darparu y caiff Gweinidogion Cymru lunio drafft o Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, a cheisio barn ac ymgynghori mewn perthynas â'r Cynllun hwnnw, cyn i weddill adran 6 ddod i rym. Rydym yn cydnabod rhesymeg Ysgrifennydd y Cabinet y bydd y pwerau hyn yn caniatáu i'r gwaith sy'n cael ei wneud eisoes i gael ei ddefnyddio a bod yn rhan o'r gofyniad ar gyfer datblygu'r cynllun rhwydwaith.

72. Yn ogystal, mae adran 7 yn darparu, lle gwneir unrhyw ddiwygiad i Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru, fod rhaid gosod y Cynllun diwygiedig hwnnw gerbron y Senedd o fewn y cyfnod o 13 mis sy'n dechrau â'r dyddiad y gosodwyd y Cynllun yn fwyaf diweddar.

73. O ran adran 8 o'r Bil, nodwn y bydd yn galluogi rhai o'r gofynion ynghylch ceisio barn ac ymgynghori ar ddiwygiad arfaethedig i Gynllun Rhwydwaith Bysiau

Cymru i beidio â bod yn gymwys os mai “bychan yn unig” yw’r diwygiad arfaethedig, neu “na fyddai’n rhesymol ymarferol cynnal ymgynghoriad” ar y diwygiad arfaethedig. Mae gennym rai pryderon y gallai pennu beth sy’n ddiwygiad ‘bychan’ gael ei ystyried yn benderfyniad mympwyol.

Argymhelliad 4. Er mwyn osgoi’r posibilrwydd o unrhyw ansicrwydd ymhlith rhanddeiliaid, dylai Ysgrifennydd y Cabinet gadarnhau pa ffactorau a fydd yn cael eu defnyddio i benderfynu a yw diwygiad i Gynllun Rhwydwaith Bysiau Cymru yn ddiwygiad bychan, a rhoi enghreifftiau os oes modd o sut y bydd y ffactorau hynny’n cael eu defnyddio i wneud y dyfarniad hwnnw. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet hefyd ystyried cynnwys y ffactorau hyn ar wyneb y Bil.

74. Nodwn fod adran 10(1) o’r Bil yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau sy’n galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth ynghylch y telerau y mae’n rhaid eu cynnwys mewn contract gwasanaeth bysiau lleol. Nodwn hefyd, os a phan gaiff ei arfer, y bydd y pŵer yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu’r Senedd.

Argymhelliad 5. Os yw Gweinidogion Cymru yn bwriadu rhagnodi telerau y mae’n rhaid eu cynnwys mewn contractau gwasanaeth bysiau lleol, dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam na ellid nodi’r telerau hyn ar wyneb y Bil, gyda phŵer Harri VIII (yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo’r Senedd) i ddiwygio’r rhestr honno o delerau os oes angen.

75. Yn yr un modd, nodwn y bydd adran 13(2) yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy’n gwneud darpariaeth am amodau pellach y mae’n rhaid eu rhoi ynghlwm wrth drwydded gwasanaeth bysiau lleol, ac y bydd rheoliadau o’r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu’r Senedd.

Argymhelliad 6. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam na ellid cynnwys amodau pellach y mae’n rhaid eu rhoi ynghlwm wrth drwydded gwasanaeth bysiau lleol ar wyneb y Bil, gyda phŵer Harri VIII (yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo’r Senedd) i ddiwygio’r rhestr honno o amodau os oes angen.

76. Nodwn y bydd y pŵer gwneud rheoliadau yn adran 14(1) o’r Bil, sy’n galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth ynghylch ceisiadau am drwyddedau gwasanaethau bysiau lleol, yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu’r Senedd ac rydym yn fodlon â hyn.

77. O ran adran 15, sy’n rhestru’r seiliau y caniateir i drwydded gwasanaeth bysiau lleol gael ei diddymu neu ei hatal dros dro arnynt, nodwn ei bod yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau sy’n galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio’r adran i addasu’r rhestr hon o seiliau. O’r herwydd, pŵer Harri VIII yw hwn. Dywedodd

Ysgrifennydd y Cabinet wrthym nad oes unrhyw fwriad y bydd rheoliadau o'r fath yn cael eu llunio i ddiwygio'r rhestr hon.

Casgliad 3. Bydd Llywodraeth Cymru yn ymwybodol iawn o'r arfer ddeddfwriaethol dda, ac arfer y mae'r Pwyllgor wedi ei argymhell ers tro, sef na ddylai llywodraethau geisio pwerau dirprwyedig lle nad oes bwriad i'w defnyddio. Ar ôl eu dirprwyo, bydd y pwerau ar gael i bob llywodraeth yn y dyfodol; fel y cyfryw, caiff llywodraeth yn y dyfodol eu harfer mewn ffordd nad yw'n cyflawni bwriad y llywodraeth a'u ceisiodd a'r Senedd a'u cymeradwyodd. Rydym yn cydnabod y byddai'r pŵer hwn, pe bai'n cael ei arfer, yn destun gwaith craffu a chymeradwyaeth y Senedd. Serch hynny, rydym o'r farn bod ceisio pwerau o'r fath yn arfer arbennig o wael pan gaiff ei gynnwys mewn deddfwriaeth sylfaenol nad oes gan y Llywodraeth Cymru hon fawr o gyfle i'w gweithredu gan y bydd y Chwched Senedd yn diddymu mewn saith mis cyn Etholiad Cyffredinol nesaf y Senedd.

78. Yn olaf, o ran Rhan 2 o'r Bil, nodwn y bydd adran 17 fel y mae wedi'i drafftio yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddarparu gwasanaeth bysiau lleol yn uniongyrchol cyn belled â'u bod yn fodlon y byddai gwneud hynny'n ffordd fwy effeithiol o gyflawni'r ddyletswydd yn adran 5(1)(c) nag ymrwymo i gontract gwasanaeth bysiau lleol.

Rhan 3 o'r Bil

79. Mae Rhan 3 (adrannau 21 i 24) yn gwneud darpariaeth am y cyfyngiadau ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol.

Adran 21 – cyfyngiad ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol

80. Mae adran 21(1) yn nodi'r cyfyngiadau ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru.

81. Mae adran 21(3) yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio'r adran drwy reoliadau i ddarparu bod is-adran (1) yn gymwys neu ddim yn gymwys i ddisgrifiad penodol o wasanaeth bysiau lleol, neu ei bod yn gymwys neu ddim yn gymwys i wasanaeth bysiau lleol a ddarperir mewn modd penodedig.

82. Fel y nodwn ym Mhennod 3, mae'r pŵer gwneud rheoliadau yn adran 21(3) yn bŵer Harri VIII sy'n caniatáu addasu'r Bil ei hun (os a phan gaiff ei ddeddfu). Bydd y pŵer, os a phan gaiff ei arfer, yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Ni fwriedir i reoliadau gael eu gwneud o dan yr adran hon. Fodd bynnag, cydnabyddir, mewn marchnad trafndiaeth gyhoeddus sy’n datblygu, y gall fod, er enghraifft, fathau o wasanaethau bysiau na ragwelir y byddant yn rhan o’r rhwydwaith rhaglenedig craidd ond a allai ddod o dan y diffiniad o wasanaethau bysiau lleol o hyd.”⁴⁶

Adran 23 – gorfodi’r cyfyngiad

83. Mae adran 23 o’r Bil yn gwneud darpariaeth mewn perthynas â gorfodi’r cyfyngiadau ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol. Gwnaethom dynnu sylw ym Mhennod 3 at y ffaith bod y Bil yn cynnwys dau bŵer i gomisiynwyr traffig i wneud gorchmynion mewn perthynas â gorfodi. Gellir dod o hyd i’r pwerau hyn yn adran 23.

84. Mae adran 23(2)(b) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau ar gyfer Gweinidogion Cymru sy’n “darparu’r opsiwn i lunio dull gorfodi newydd”.⁴⁷ Bydd y pŵer hwn yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo’r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Ni fwriedir defnyddio’r pŵer hwn oni fydd angen gwneud hynny. Er ei bod yn debygol y bydd darpariaeth o dan adran 23(2)(a) yn ddigonol i atal achosion o dorri’r cyfyngiad, ac y bydd yn gymesur ag unrhyw achosion sy’n codi, rydym yn cydnabod y gallai fod angen darpariaeth amgen os na fydd y naill na’r llall o’r rhain yn wir.”⁴⁸

85. Can ddefnyddio’r pŵer yn adran 23(8), bydd Gweinidogion Cymru yn gallu gwneud rheoliadau a all ddarparu ar gyfer ffurf a chynnwys gorchymyn a’r weithdrefn i’w dilyn gan gomisiynydd traffig mewn perthynas â gorchymyn. Bydd rheoliadau o’r fath, os cânt eu gwneud, yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu’r Senedd.

86. Mae adran 23(9)(a)(i) a (b)(i) yn cynnwys pwerau gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru ynghylch terfyn uchaf y gosb y gellir gorchymyn person i’w thalu. Yn absenoldeb terfyn uchaf rhagnodedig, mae adran 23(9)(a)(ii) a (b)(ii) yn darparu y bydd swm diofyn o £550 yn gymwys, wedi’i luosi â chyfanswm nifer y cerbydau sydd wedi’u trwyddedu i’w defnyddio gan y person o dan yr holl

⁴⁶ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 7

⁴⁷ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 8

⁴⁸ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 8

drwyddedau gweithredwr PSV sydd ganddo. Bydd y ddau bŵer yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Bwriad y polisi yw galluogi Gweinidogion Cymru i bennu ffigur sy'n ystyried newidiadau mewn chwyddiant a sicrhau bod y gosb yn parhau i fod yn gymesur.

Mae'r ddarpariaeth fel mae wedi'i drafftio yn debyg i gosbau penodol sydd wedi'u cynnwys mewn deddfwriaeth sylfaenol bresennol (Deddf Trafnidiaeth 1985). Fodd bynnag, cydnabyddir y gallai fod angen i swm y gosb newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi'r cyfyngiad yn briodol.

Ni fwriedir defnyddio'r pŵer yn y byrdymor.”⁴⁹

Ein barn ni

87. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch y darpariaethau yn Rhan 3 o'r Bil.

88. Nodwn y bydd adran 21(3) fel y mae wedi'i drafftio yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio adran 21 drwy reoliadau i ddarparu bod is-adran (1) yn gymwys neu ddim yn gymwys i ddisgrifiad penodedig o wasanaeth bysiau lleol, neu ei bod yn gymwys neu ddim yn gymwys i wasanaeth bysiau lleol a ddarperir mewn modd penodedig. Pŵer Harri VIII yw'r pŵer hwn. Nodwn hefyd fod adran 23(2)(b) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru sy'n darparu'r opsiwn i lunio dull gorfodi newydd.

89. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym nad oes ganddo unrhyw fwriad i ddefnyddio'r naill na'r llall o'r pwerau gwneud rheoliadau hyn. Fel y nodwn uchod yng nghasgliad 3, nid yw'n cael ei ystyried yn arfer ddeddfwriaethol dda i geisio a chymryd pwerau dirprwyedig lle nad oes bwriad i ddefnyddio'r pwerau. Rydym yn tynnu sylw'r Senedd at hyn.

90. O ran y pwerau gwneud rheoliadau yn adran 23(9)(a)(i) a (b)(i) ynghylch terfyn uchaf y gosb y gellir gorchymyn person i'w thalu, mae gennym bryderon y gall y dull deddfwriaethol hwn fod yn ddryslyd ac yn anhygyrch i ddefnyddwyr a darllenwyr y ddeddfwriaeth. Yn ein barn ni, dylai'r terfyn uchaf at ddibenion cosb y gorchmynnir i berson ei thalu o dan adran 23 fod yn glir ac yn ddiamwys, ac nid

⁴⁹ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 9

ydym yn argyhoeddedig bod adran 23(9) fel y mae wedi'i drafftio ar hyn o bryd yn bodloni'r amcan hwnnw.

Argymhelliad 7. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam nad yw adran 23 o'r Bil yn pennu'r swm cosb terfyn uchaf diofyn gyda phŵer Harri VIII (yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd) a fyddai'n galluogi'r swm hwnnw i gael ei ddiwygio.

91. Yn olaf, o ran Rhan 3 o'r Bil, nodwn y bydd y pŵer gwneud rheoliadau yn adran 23(8), a fydd yn galluogi Gweinidogion Cymru i ragnodi ffurf a chynnwys gorchymyn gorfodi a'r weithdrefn sydd i'w dilyn gan gomisiynydd traffig mewn perthynas â gorchymyn, yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu'r Senedd ac rydym yn fodlon â hyn.

Rhan 4 o'r Bil

92. Mae Rhan 4 (adrannau 25 i 31) yn gwneud darpariaeth mewn perthynas â chasglu a rhannu data a gwybodaeth sy'n ofynnol i lywio'r gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith bysiau a'i adolygu'n barhaus. Bydd Gweinidogion Cymru yn gallu gofyn, drwy hysbysiad, i weithredwyr a chyn-weithredwyr penodol, awdurdodau lleol a chynghorau cymuned ddarparu gwybodaeth.

Adran 25 – darparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru gan weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr at ddibenion swyddogaethau o dan Ran 2 neu 3

93. Mae adran 25 yn rhoi pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru i roi hysbysiad i weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr i'w gwneud yn ofynnol i'r gweithredwyr hynny ddarparu gwybodaeth benodol iddynt. Rhaid i reoliadau o'r fath wneud darpariaeth ynghylch apelau, a byddant yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Pan wnaethom ofyn pam ei bod yn cael ei ystyried yn briodol i ddarpariaeth ynghylch apelau gael ei nodi mewn is-ddeddfwriaeth yn hytrach nag ar wyneb y Bil, ymatebodd swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet:

“So, the content of this provision might vary as we move through the process from the current deregulated model through a relatively lengthy transition and into business as usual under the franchise model. Transport for Wales are already working with industry representatives and operators to understand the sort of information they currently hold and the means in which they retain it, which can obviously differ quite significantly between small and large operators, and we want to be able to

work with all operators to ensure clarity and fairness in our expectations around the sharing of information. So, given that this provision about appeals may need to be amended over time to make sure it remains fit for purpose, it's considered appropriate for provision to be made in regulations rather than on the face of the Bill. Again that word—it's important that Welsh Ministers have the flexibility to reflect those changes.”⁵⁰

Adran 26 – darparu gwybodaeth am seilwaith a materion eraill penodol i Weinidogion Cymru gan awdurdodau lleol a chynghorau cymuned at ddibenion swyddogaethau o dan Ran 2

94. Mae adran 26(3) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru a fydd yn eu galluogi i ofyn am wybodaeth gan awdurdodau lleol a chynghorau cymuned am seilwaith a materion penodol eraill er mwyn cyflawni eu swyddogaethau o dan Ran 2 o'r Bil. Mae'r mathau o wybodaeth wedi'u nodi mewn rhestr nad yw'n gynhwysfawr yn adran 26(4). Bydd y pŵer gwneud rheoliadau yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Bydd y math o wybodaeth sydd ei angen i gynllunio a chyflwyno'r rhwydwaith bysiau yn newid dros amser ac, felly, ni fyddai cynnwys rhestr gynhwysfawr ar wyneb y Bil yn ymarferol.

Bwriad y polisi, yn y lle cyntaf, yw i'r rheoliadau bennu gwybodaeth sy'n ymwneud â'r materion a restrir yn y Bil, ymhlith eraill (yn amodol ar ymgynghori â rhanddeiliaid).”⁵¹

Adrannau 27 a 28 – sicrhau bod gwybodaeth yn cael ei rhoi i'r cyhoedd

95. Mae adrannau 27 a 28 o'r Bil yn gwneud darpariaeth yn ymwneud â gwybodaeth sydd i'w darparu i'r cyhoedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan y “bydd y Bil yn galluogi'r cyhoedd i gael data mwy cyson a dibynadwy”.⁵²

96. Mae adran 27(1) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau a fydd yn galluogi Gweinidogion Cymru i bennu sut a phryd y bydd yr wybodaeth ofynnol yn cael ei darparu. Bydd y pŵer gwneud rheoliadau yn ddarostyngedig i weithdrefn

⁵⁰ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [165]

⁵¹ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 10

⁵² Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 11

gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

*"Mae'r modd y caiff y wybodaeth hon ei rhannu yn debygol o newid yn y dyfodol o ganlyniad i ddatblygiadau technolegol a datblygiadau eraill. Felly, ni fyddai cynnwys rhestr gynhwysfawr o'r mathau o wybodaeth na'r ffordd y dylai gael ei rhannu ar wyneb y Bil yn ymarferol."*⁵³

97. Mae adran 28(1) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru sy'n eu galluogi i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau bysiau lleol ddarparu gwybodaeth benodol at ddibenion y ddyletswydd yn adran 27(1). Unwaith eto, bydd y pŵer gwneud rheoliadau yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

"Y bwriad yw y bydd Gweinidogion Cymru yn pennu (i) y math o weithredwyr bysiau y mae'n ofynnol iddynt ddarparu mathau penodol o wybodaeth; (ii) y wybodaeth sydd ei hangen; a (iii) sut a phryd y caiff y wybodaeth ei darparu, mewn rheoliadau. Efallai y bydd angen i gynnwys y wybodaeth sydd i'w rhannu â'r cyhoedd newid dros amser.

*Bwriadwn weithio gyda rhanddeiliaid allweddol i ddatblygu'r rheoliadau hyn."*⁵⁴

Adran 30 – gorfodi gofynion gwybodaeth

98. Mae adran 30 o'r Bil yn ymdrin â gorfodi gofynion gwybodaeth adrannau 25 a 28. Mae'n cynnwys tri phŵer gwneud rheoliadau y caiff Gweinidogion Cymru eu harfer.

99. Mae adran 30(2)(b) yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau sy'n pennu gorchymyn y caiff comisiynydd traffig ei wneud i orfodi'r gofynion gwybodaeth. Bydd unrhyw reoliadau o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

⁵³ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 11

⁵⁴ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 12

“Er ei bod yn debygol y bydd darpariaeth o dan adran 30 yn ddigonol i atal achosion o dorri'r gofynion, ac y bydd yn gymesur ag unrhyw achosion sy'n codi, mae'r ddarpariaeth hon yn rhoi'r hyblygrwydd i ymateb os na fydd y naill na'r llall o'r rhain yn wir.

Ni fwriedir defnyddio'r pŵer hwn oni fydd angen gwneud hynny.”⁵⁵

100. Mae adran 30(8) yn cynnwys pŵer gwneud rheoleiddio i wneud darpariaeth am orchmynion o dan yr adran, gan gynnwys am ffurf a chynnwys gorchmyn a'r weithdrefn sydd i'w dilyn gan gomisiynydd traffig. Bydd rheoliadau o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn annilysu'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Gan y bydd y gorchmynion yn rhoi cosb ariannol, efallai y bydd angen i'r rheoliadau ymdrin â ffurf a chynnwys y gorchmynion er mwyn sicrhau cysondeb ac eglurder. Y bwriad yw gweithio gyda Swyddfa'r Comisiynydd Traffig yn y lle cyntaf er mwyn cytuno ar y ffurf a'r cynnwys, yn ogystal â'r weithdrefn berthnasol, mewn perthynas â'r gorchmynion.

Bydd angen i'r rheoliadau hyn gael eu gwneud ochr yn ochr â rheoliadau o dan adran 25 a/neu adran 28 er mwyn sicrhau y gellir gorfodi gofynion y darpariaethau hynny yn briodol.”⁵⁶

101. Mae adran 30(9)(a)(i) a (b)(i) yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau sy'n rhagnodi'r gosb uchaf y gellir ei rhoi am dorri'r gofynion gwybodaeth. Yn absenoldeb terfyn uchaf rhagnodedig, mae adran 30(9)(a)(ii) a (b)(ii) yn darparu y bydd swm diofyn o £550 yn gymwys, wedi'i luosi â chyfanswm nifer y cerbydau sydd wedi'u trwyddedu i'w defnyddio gan y person o dan yr holl drwyddedau gweithredwr PSV sydd ganddo. Bydd unrhyw reoliadau o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

“Bwriad y polisi yw galluogi Gweinidogion Cymru i bennu ffigur sy'n ystyried newidiadau mewn chwyddiant a sicrhau bod y gosb yn parhau i fod yn gymesur.

⁵⁵ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 12

⁵⁶ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 13

Mae'r ddarpariaeth fel mae wedi'i drafftio yn debyg i gosbau penodol sydd wedi'u cynnwys mewn deddfwriaeth sylfaenol bresennol (Deddf Trafnidiaeth 2000). Fodd bynnag, cydnabyddir y gallai fod angen i swm y gosb newid yn y dyfodol er mwyn gorfodi'r cyfyngiad yn briodol.

Ni fwriedir defnyddio'r pŵer yn y byrdymor.”⁵⁷

Ein barn ni

102. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch Rhan 4 o'r Bil.

103. Nodwn fod adran 25(3) a (4) o'r Bil yn rhoi pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru i roi hysbysiad i weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr yn eu gwneud yn ofynnol i'r gweithredwyr hynny ddarparu gwybodaeth benodol iddynt. Er ein bod yn cydnabod y bydd rheoliadau o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd, nodwn hefyd fod rhaid iddynt wneud darpariaeth ynghylch apelau yn unol ag adran 25(5)(a). Nid yw'n glir i ni pam nad oes proses apelio – hyd yn oed ar ffurf amlinellol – wedi'i nodi ar wyneb y Bil. Rydym o'r farn y byddai ei chynnwys yn gwella eglurder a hygyrchedd y ddeddfwriaeth.

Argymhelliad 8. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet esbonio pam nad yw manylion am broses apelio a fydd ar gael i weithredwyr presennol a chyn-weithredwyr y mae'n ofynnol iddynt ddarparu gwybodaeth i Weinidogion Cymru wedi'u nodi ar wyneb y Bil.

104. Nodwn hefyd fod adran 26(3) yn cynnwys pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru a fydd yn eu galluogi i ofyn am wybodaeth gan awdurdodau lleol a chynghorau cymuned am seilwaith a materion eraill er mwyn cyflawni eu swyddogaethau o dan Ran 2 o'r Bil. Rydym yn cydnabod bod y mathau o wybodaeth a all fod yn ofynnol wedi'u nodi mewn rhestr nad yw'n gynhwysfawr yn adran 26(4). Rydym yn cydnabod ymhellach y dystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet mai'r bwriad polisi, yn y lle cyntaf, yw i'r rheoliadau nodi gwybodaeth sy'n ymwneud â'r materion a restrir yn y Bil.

105. O ran adrannau 27 a 28 o'r Bil, nodwn eu bod yn gwneud darpariaeth yn ymwneud â gwybodaeth sydd i'w darparu i'r cyhoedd. Mae'r ddwy adran yn cynnwys pwerau gwneud rheoliadau a fydd yn galluogi Gweinidogion Cymru i ofyn am wybodaeth a nodi pa wybodaeth sydd i'w darparu iddynt. Nodwn fod

⁵⁷ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalennau 13 a 14

darparu gwybodaeth i'r cyhoedd yn rhan fawr o'r bwriad polisi y tu ôl i'r ddeddfwriaeth. Felly, nid ydym yn glir pam fod cyn lleied o fanylion yn adrannau 27 a 28 fel y mae wedi'i drafftio ar hyn o bryd.

Argymhelliad 9. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet esbonio pam nad yw adrannau 27 a 28 o'r Bil yn cynnwys mwy o fanylion am yr wybodaeth sydd i'w darparu i Weinidogion Cymru a pham mae manylion o'r fath yn cael eu gadael i reoliadau.

106. Nodwn eto, drwy adran 30(2)(b), fod Ysgrifennydd y Cabinet yn ceisio dirprwyo pŵer nad yw'n bwriadu ei ddefnyddio. Rydym yn tynnu sylw'r Senedd ac Ysgrifennydd y Cabinet at gasgliad 3.

107. Yn olaf, o ran Rhan 4 o'r Bil, nodwn fod adran 30(9)(a)(i) a (b)(i) yn rhoi pwerau i Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n rhagnodi'r gosb uchaf y gellir ei rhoi am dorri'r gofynion gwybodaeth. Nodwn hefyd y bydd rheoliadau o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd ac, yn absenoldeb rheoliadau, bydd cosb o £550 yn gymwys, yn ddarostyngedig i'r swm llusoi â cherbydau trwyddedig a ddisgrifir uchod. Mae gennym bryderon y gallai'r dull deddfwriaethol hwn fod yn ddryslyd ac yn anhygyrch i ddefnyddwyr a darllenwyr y deddfwriaeth. Yn ein barn ni, dylai swm y gosb am dorri'r gofynion gwybodaeth fod yn glir ac yn ddiamwys, ac nid ydym yn argyhoeddedig bod adran 30(9) fel y mae wedi'i drafftio ar hyn o bryd yn bodloni'r amcan hwnnw.

Argymhelliad 10. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam nad yw adran 30 o'r Bil yn nodi'r swm cosb diofyn gyda phŵer Harri VIII (yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd) a fyddai'n galluogi'r swm hwnnw i gael ei ddiwygio.

Rhan 6 o'r Bil

108. Mae Rhan 6 (adrannau 35 i 44) yn gwneud darpariaethau amrywiol a chyffredinol.

Adran 35 – Cymhwyso Rheoliadau TUPE

109. Mae Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (TUPE) yn darparu hawliau i gyflogeion pan fydd eu cyflogaeth yn newid pan fydd busnes yn cael ei drosglwyddo i berchennog newydd.

110. Mae adran 35(1) yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i gyflwyno rheoliadau, yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd, sy'n gwneud darpariaeth ar gyfer yr amgylchiadau lle mae trosglwyddiad perthnasol i'w drin fel pe bai'n digwydd at ddibenion TUPE ac adrannau 257 a 258 o *Ddeddf Pensiynau*

2004. Mae adran 35(3) yn darparu pŵer gwneud rheoliadau pellach sy'n galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth bellach mewn rheoliadau mewn cysylltiad â chymhwyso TUPE yn rhinwedd darpariaeth a wneir o dan adran 35(1).

111. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi mae Ysgrifennydd y Cabinet yn datgan:

"Mae partneriaeth gymdeithasol a gweithio gydag undebau llafur wedi gwella ein dealltwriaeth o'r effaith y gallai'r Bil ei chael ar gyflogeion allweddol. Bwriadwn barhau i ymgysylltu ynghylch yr amgylchiadau sydd l'w pennu yn y rheoliadau y gall TUPE fod yn gymwys oddi tanynt pan gaiff gwasanaethau eu trosglwyddo rhwng gweithredwyr, er enghraifft, yn ystod y broses gychwynnol o gyflwyno'r model newydd ac yn ddiweddarach rhwng gweithredwyr presennol a gweithredwyr newydd yn y dyfodol. Bwriadwn nodi cynigion cyn Etholiadau'r Senedd (Mai 2026) er mwyn drafftio'r darpariaethau yn barod l'w cyhoeddi cyn tymor y Senedd nesaf (...)

Bwriad y polisi yw darparu ar gyfer diogelu staff o dan amgylchiadau priodol. Gwneir hyn drwy bennu, mewn rheoliadau a wneir o dan adran 35(1), y sefyllfaoedd y dylid eu trin fel "trosglwyddiadau perthnasol" y mae TUPE yn gymwys iddynt (l'r graddau na fyddai fel arall yn gwneud hynny). (...)

Y bwriad hefyd yw, pan fo trosglwyddiad perthnasol, y bydd y mesurau diogelu pensiynau a ddarperir i gyflogeion gan adrannau 257 a 258 (ac mewn rheoliadau a wnaed o dan adran 258) o Ddeddf Pensiynau 2004 yn gymwys. Gwneir hyn drwy arfer y ddyletswydd i wneud rheoliadau a geir yn adran 35(2).

Efallai y bydd angen arfer y pŵer yn adran 35(3) er mwyn sicrhau bod digon o eglurder ynglŷn â'r sefyllfaoedd y dylid eu trin fel trosglwyddiadau perthnasol."⁵⁸

⁵⁸ Datganiad o Fwriad y Polisi, tudalennau 14 a 15

Darpariaethau cyffredinol

112. Mae adran 38(3) yn darparu bod pŵer gwneud rheoliadau o dan y Bil yn cynnwys pŵer i wneud darpariaeth atodol, ddeilliadol, ganlyniadol, drosiannol neu arbed.

113. Mae adran 40(3) o'r Bil yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth drwy reoliadau ynghylch pryd y mae person i'w drin fel un sy'n darparu gwasanaeth neu ddim yn darparu gwasanaeth, at ddibenion penderfynu a yw person yn "weithredwr" yn unol ag adran 40(2). At ddibenion y Bil, mae cyfeiriad at "weithredwr" yn cyfeirio at berson, neu bob un o'r personau, sy'n darparu'r gwasanaeth. Gellid defnyddio'r pŵer gwneud rheoliadau hwn i ddiwygio'r Bil at y diben hwn; felly mae'n bŵer Harri VIII, a bydd yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Mae Ysgrifennydd y Cabinet yn gwneud sylwadau yn y Datganiad o Fwriad Polisi:

"Mae'r pŵer hwn yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru ddiwygio'r diffiniad o weithredwr os bydd angen i'r term newid yn y dyfodol. Mae hwn yn ddiffiniad pwysig ar gyfer y sector ac, felly, mae angen mecanwaith i allu ei ddiwygio mewn ffordd fwy ymatebol.

*Ni fwriedir defnyddio'r pŵer yn y byrdymor."*⁵⁹

114. Mae adran 42(1) o'r Bil yn rhoi pŵer gwneud rheoliadau i Weinidogion Cymru er mwyn gwneud darpariaeth atodol, ddeilliadol, ganlyniadol, drosiannol, neu arbed at ddibenion rhoi effaith lawn i unrhyw ddarpariaeth yn y Bil. Os bydd rheoliadau o'r fath yn addasu deddfiad, bydd y rheoliadau'n ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd. Yn y Datganiad o Fwriad Polisi, dywed Ysgrifennydd y Cabinet: "Yn aml defnyddir darpariaethau trosiannol ac arbed er mwyn sicrhau proses bontio ddidrafferth rhwng cyfundrefnau presennol a newydd".⁶⁰

115. Mae adran 43(3) yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru wneud gorchmynion i gychwyn darpariaethau penodol o'r Bil nad ydynt yn cael eu cychwyn yn awtomatig. Gellir gwneud darpariaethau trosiannol neu arbed mewn cysylltiad â'r darpariaethau'n dod i rym. Ni fydd gorchymyn o'r fath yn ddarostyngedig i weithdrefn graffu'r Senedd.

⁵⁹ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 16

⁶⁰ Datganiad o Fwriad Polisi, tudalen 16

Ein barn ni

116. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynghylch y darpariaethau yn Rhan 6 o'r Bil.

117. Nodwn fod adran 35(1) yn gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i gyflwyno rheoliadau, yn ddarostyngedig i weithdrefn gymeradwyo'r Senedd, sy'n gwneud darpariaeth ar gyfer yr amgylchiadau lle mae trosglwyddiad perthnasol i'w drin fel trosglwyddiad sy'n digwydd at ddibenion TUPE ac adrannau 257 a 258 o Ddeddf 2004. Nodwn ymhellach fod adran 35(3) yn darparu pŵer gwneud rheoliadau ychwanegol, gan alluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth bellach mewn rheoliadau mewn cysylltiad â chymhwyso TUPE. Nid ydym yn glir pam, fel y dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet, y gallai fod "angen arfer y pŵer yn adran 35(3) er mwyn sicrhau bod digon o eglurder".

Argymhelliad 11. Dylai Ysgrifennydd y Cabinet egluro pam y gallai fod angen arfer y pŵer gwneud rheoliadau yn adran 35(3) er mwyn sicrhau "digon o eglurder".

118. Nodwn hefyd fod adrannau 38, 40, 42 a 43 yn cynnwys pwerau gwneud rheoliadau y caiff Gweinidogion Cymru eu harfer.

Apelau

119. Mae adran 16 o'r Bil yn darparu y gellir gwneud apelau sy'n ymwneud â thrwyddedau gwasanaethau bysiau lleol i'r Tribiwnlys Haen Gyntaf. Mae apelau sy'n ymwneud â gorfodi'r cyfyngiadau ar ddarparu gwasanaethau bysiau lleol o dan adran 24 a'r rhai sy'n ymwneud â gorfodi gofynion gwybodaeth o dan adran 31 i'w gwneud i'r Uwch Dribiwnlys.

120. Fe wnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet esbonio pam mae apelau o dan adrannau 24 a 31 i'w gwneud i'r Uwch Dribiwnlys, yn hytrach na'r Tribiwnlys Haen Gyntaf. Ymatebodd Ysgrifennydd y Cabinet:

"So, both sections 24 and 31 make provision for appeals against enforcement decisions made by a traffic commissioner under sections 23 and 30 to be dealt with by the upper tribunal, and, as the role of a traffic commissioner is quasi-judicial, it's

appropriate therefore that any appeals go to the upper tribunal for determination as a superior court.”⁶¹

Ein barn ni

121. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet mewn cysylltiad â'r darpariaethau apelio yn adrannau 16, 24 a 31 o'r Bil.

Masnachfreinio

122. Ym mis Mawrth 2024, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru a Trafnidiaeth Cymru y ddogfen 'Diwygio'r bysiau yng Nghymru: ein map ffordd i fasnachfreinio'. Amlinellodd y dull arfaethedig o fasnachfreinio bysiau yng Nghymru.⁶²

123. Yn y Memorandwm Esboniadol, mae Ysgrifennydd y Cabinet yn nodi bod cyfres o Sesiynau Ymgysylltu â Gweithredwyr Bysiau wedi'u cynnal ym mis Tachwedd 2024, lle cyfarfu swyddogion Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru â gweithredwyr i drafod masnachfreinio.⁶³

124. Yn ein sesiwn dystiolaeth gydag Ysgrifennydd y Cabinet, gwnaethom awgrymu iddo, er bod y Bil yn seiliedig ar y polisi masnachfreinio, nad yw'r Bil ei hun yn cynnwys unrhyw beth am y nod polisi hwnnw. Felly, gwnaethom holi Ysgrifennydd y Cabinet pam mae'r Bil wedi'i ddrafftio yn y modd hwn. Dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym fod hyn yn ymwneud â'r gyfraith bresennol a'r diffyg diffiniad o fasnachfreinio⁶⁴, cyn i swyddog a oedd gydag Ysgrifennydd y Cabinet ychwanegu:

“So, the UK doesn't have laws that exclusively govern or define the relationship between franchisers and franchisees. That relationship is governed by the contract in place. So, for that reason, it was felt unnecessary and potentially unclear, given the lack of a legal definition, to refer to franchising in the Bill. The system proposed by the Bill is different to the system proposed in 2020, which focused on changing the existing legal framework in respect of local authority powers to secure bus services. So, the terminology used won't necessarily be the

⁶¹ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [167]

⁶² Llywodraeth Cymru, [Datganiad ysgrifenedig: Un Rhwydwaith, Un Amserlen, Un Tocyn: Cynlluniau Bysiau fel Gwasanaeth Cyhoeddus](#), Mawrth 2024. Cyhoeddwyd fersiwn derfynol o'r ddogfen ym mis Mawrth 2025.

⁶³ Memorandwm Esboniadol, paragraff 4.34

⁶⁴ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [172]

*same. I know, in the previous 2020 Bill, there was a reference to Welsh franchising schemes. So, whilst the current Bill doesn't expressly refer to franchising, it refers to the mechanism by which franchising will be achieved, and that is that the Welsh Ministers will enter local bus service contracts with operators."*⁶⁵

125. Yna, gwnaethom ofyn i Ysgrifennydd y Cabinet a oedd yn fodlon bod y fframwaith cyfreithiol – drwy'r Bil, *Deddf Partneriaeth Gymdeithasol a Chaffael Cyhoeddus (Cymru) 2023* a *Deddf Caffael 2023* – yn ddigonol i gyflawni masnachfreinio bysiau yng Nghymru. Ymatebodd gan ddweud:

*"Yes, I am confident recent legislation is relevant to this and provides us with the powers necessary to be able to undertake franchising. I'm more than confident; the advice that I've had from lawyers amounts to the confidence that's needed to go forward with franchising arrangements."*⁶⁶

Ein barn ni

126. Nodwn dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet ynglŷn â'i fwriadau i ddefnyddio'r Bil i fwrw ymlaen â threfniadau masnachfreinio yng Nghymru.

127. Nodwn fod y Bil yn Fil annibynnol i raddau helaeth o gymharu â Bil 2020 a gyflwynwyd i'r Senedd a oedd yn diwygio deddfwriaeth drafnidiaeth bresennol i gyflawni'r nodau polisi.

128. Yn ein barn ni, ymddengys bod dystiolaeth Ysgrifennydd y Cabinet i ni yn awgrymu bod y Bil yn dibynnu'n llwyr ar ddeddfwriaeth arall i gyflawni amcanion polisi Llywodraeth Cymru. Nid ydym yn glir sut y byddai cyfeirio'n benodol at fasnachfreinio ar wyneb y Bil yn rhwystro'r amcanion hynny. O ganlyniad, o ystyried y diffyg cyfeiriad at fasnachfreinio ar wyneb y Bil, mae gennym bryderon y gallai hyn rwystro hygyrchedd y ddeddfwriaeth a'r ddealltwriaeth o sut y bydd yn gweithio.

Casgliad 4. Nid ydym yn glir sut y byddai cyfeirio'n benodol at fasnachfreinio ar wyneb y Bil yn rhwystro bwriad polisi Llywodraeth Cymru.

⁶⁵ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [173]

⁶⁶ Y Pwyllgor Deddfwriaeth, Cyfiawnder a'r Cyfansoddiad, 12 Mai 2025, Cofnod y Trafodion [175]